

(Ⅳ-21) 都市鉄道の新設・改良に伴う景観の現況調査

櫛トーニチコンサルタント 正員 柳 沢 満 夫

1. はじめに

都市内における普通鉄道の新設あるいは、改良工事に伴う環境アセスメントにおける景観の現況調査について報告する。研究の方法としては、主として、既存の環境影響評価書等を対象とする文献調査の方法によった。従来の環境アセスメントにおける現況調査では、写真撮影と簡単な主観的記述によるものが多い。その調査項目としては、概ね共通しており、①地域景観の特性、②代表的な地点及びその状況、③各種の指定及び規制、④土地利用状況、⑤関連する開発計画の五項目にまとめられる。

2. 地域景観の特性

地域景観の特性については、建築物・橋梁・道路・鉄道・公園・河川・湖沼等の主要な景観構成要素を調査する。これらの構成要素が重なりあった結果として、一つの地域景観の特性が存在しているので、この特性及びイメージを調査する。

(1) 一般的方法

地域景観の特性については、文章記述と現況写真を併用する事が最も一般的である。市街地であれば町なみ・ランドマークを中心に述べ、郊外であれば地形・植生を中心に記述する。現況写真は、本文中の記述と対応させたり、写真の下に簡単な説明を付ける。景観特性に関する記述は主観的あるいは定性的表現になりやすいが、出来るだけ定量的に述べる事が望ましい。一般的記述と定量的記述の比較例を次に示す。

表-1 一般的記述の例

調査地域は住宅都市の様相を呈し、駅を中心に商店街が形成され、その周辺は低層の住宅地となっており、中高層ビルも点在している。また、空地も見られ、一部の地域では農用地も存在している。

表-1の記述を、出来るだけ定量的表現に変更した一例を、表-2に示す。例文を忠実に定量的に変換する事を試みたので、表-2の記述が良い文章である事は意味しない。

表-2 定量的記述に変換した場合の例

調査地域は地目別土地面積では住宅地が40%を占める住宅街の様相を呈し、駅を中心に商店街が形成され、その外側にあるA町1～5丁目・B町1丁目は一・二階建ての住宅地となっており、三階以上のビルも20棟点在している。また、B町3丁目には空地も見られ、B町1丁目では農用地も存在している。

視覚に重点をおく場合には、地図・写真・説明を一枚の図面に纏めてフォト・マップとする。この場合においても、景観特性全体については、文章により説明をつける事により理解しやすくなる。その他に景観区分図として、地形図に市街地的景観・住宅地的景観等に地域を景観特性によって分類して示し、簡単な説明を行う事もある。

(2) 視覚的記号化による方法

地域景観の特性に関する現況調査の方法の一つとして、都市のイメージをエレメントで記号化して表現する方法がある。リンチによれば、都市のイメージを形成するエレメントは、①パス、②エッジ、③ディストリクト、④ノード、⑤ランドマークの五要素である。これらのエレメントによって対象地域を分析する。次に、これらの記号を用いて視覚的形態地図を作成する。なお、ここに示された都市のイメージとは、個人のイメージが多数結合して形成される集団のイメージであり、パブリック・イメージと呼ばれている。

都市鉄道の環境アセスメントにおいて、この視覚的記号化による方法を用いて評価書をまとめた事例は少ない。この方法では、例えば、人間が移動する通路である鉄道をパスとして把握し、更に鉄道による地域分断がある場合には、エッジとして評価出来る等の利点がある。もっと利用されて良い方法であると考ええる。

3. 代表的な地点及びその状況

計画路線の沿線の状況を認識する為の視点となる代表地点の位置を選定する。次に、この代表地点からの景観の特徴及び展望の状況を調査する。視点の高さは、地上における人間の目の高さとする場合が多い。代表地点からの景観の特徴及び展望の状況については、写真撮影を行いそれに対して説明文を付ける事が多い。この他、地点位置図や、その地点を選定した理由をつける事も必要である。

写真撮影の位置・箇所数については、路線延長あるいは周囲の状況によって多さく変化すると考えられる。路線延長と撮影地点数の実績を調査して、図-1に示した。この図では、路線延長に対する地上部の割合でデータを分類してある。地上部が80%以上の場合、次の事が言える：①路線延長5km以下では延長にかかわらず、8～10地点を選定している。②延長10km以下を全体的に見ると、延長と地点数は比例していると考えられるが、更にデータを収集し、検討する事が必要である。地上部が60～80%の場合は、データが一個しかない為傾向は不明である。地上部20～40%の場合は、路線の大部分が地下にあるので、地下部における写真撮影を省略したものと考えられる。

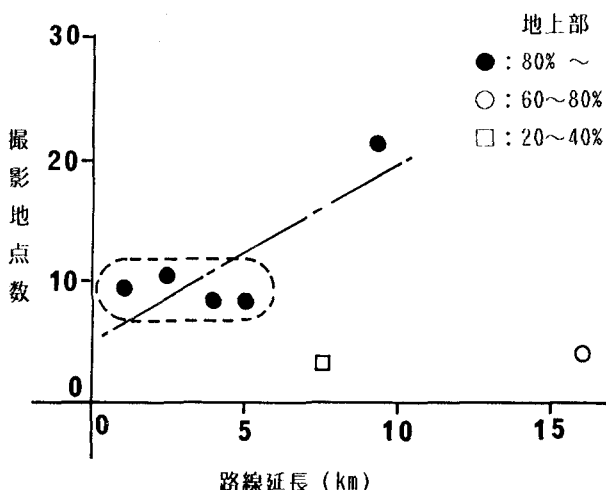


図-1 路線延長と撮影地点数

を分類してある。地上部が80%以上の場合、次の事が言える：①路線延長5km以下では延長にかかわらず、8～10地点を選定している。②延長10km以下を全体的に見ると、延長と地点数は比例していると考えられるが、更にデータを収集し、検討する事が必要である。地上部が60～80%の場合は、データが一個しかない為傾向は不明である。地上部20～40%の場合は、路線の大部分が地下にあるので、地下部における写真撮影を省略したものと考えられる。

4. 各種の指定及び規制

景観の保全に関連する法令等による地域又は、地区の指定状況について調査する。都市計画法における用途地域の指定状況は最も基本的な資料となる。従来の評価書では、地域の概況編において用途地域図を示しその状況に関する記述を行い、各論の景観編においては記述しないものが多い。

5. 土地利用の状況

景観の構成要素に関連する土地利用の現況について調査する。従来の評価書では、地域の概況編において土地利用現況図を示し、更に土地利用の状況を記述しているものが多い。従って、各論の景観編では記述を省略する事になる。

6. 関連する開発計画

都市の整備・開発・保全等に関する構想や計画を調査する。鉄道高架化事業の環境アセスメントでは、都市再開発・駅前広場計画が関連事業となる可能性が多い。また、区画整理事業も関連する事がある。

7. まとめ

高架鉄道については、景観は重要な環境要素である。しかし、地下鉄については、主要構造物の大部分が地下にある為、環境要素として景観を選定しない場合が多い。従来の環境アセスメントの評価書では、景観の現況調査としては、地域景観の特性に関する調査に重点が置かれており、主観的記述と現況写真を併用する方法が一般的である。記述は定性的・主観的になり易いので、出来るだけ定量的・客観的に記述する事が望ましい。

<参考文献>

ケヴィン・リンチ：都市のイメージ、丹下・富田訳、岩波書店、昭和43年